PRUEBA: **Lapierre** Zesty AM 927 E:i Shock

MÁS LISTA QUE TÚ

Nuestro coche es electrónico, nuestra casa está llena de baterías y dependemos de cargadores para trabajar y vivir. ¿Por qué hay entonces tanta gente reticente a incorporar la electrónica a su bicicleta? El sistema E:i Shock puede cambiar la opinión de muchos electroagnósticos...

Texto: Marc Gasch
Fotos: Looker Photography

La clave:
Entender el sistema E:i Shock

Un conjunto bien integrado

El E:i Shock no es únicamente un amortiguador trasero inteligente, sino que se trata de un sistema completo de sensores que transmiten datos al amortiguador para que éste pueda elegir sus ajustes de acuerdo con los cambios del terreno (de momento la horquilla sólo envía información y no dispone de bloqueos automáticos, de momento)
El sistema consta de un amortiguador (Monarch Shox Relay RT3), tres sensores, una batería y una pantalla de control.
El amortiguador está equipado en su parte superior con un pequeño motor (Relay) que activa sus tres posiciones posibles, que son abierto, cerrado o medio.
Los tres sensores repartidos por la bici corresponden a un primer sensor de movimiento que se emplaza en la horquilla, un segundo sensor de pedaleo instalado en el pedalier y un tercer sensor ubicado en la potencia, junto a la pantalla de control.
Todo ello conectado con un conjunto de cables que esperábamos que fuera una maraña caótica, pero que Lapierre ha sabido guiar e integrar de una forma relativamente limpia en la bicicleta.

Modus operandi del sistema

1.-El sensor de cadencia detecta si estamos pedaleando y envía la orden a la pantalla de control de endurecer el amortiguador. Si dejamos de pedalear, el sensor de cadencia envía la orden de abrir el amortiguador al 100 % para descender cómodamente.
2.-El sensor de la horquilla es el encargado de recibir los primeros impactos del terreno y los datos de velocidad mientras pedaleamos, y da la orden (en 0,1 segundos) a la pantalla de control de que se aproximan baches, y ésta, a su vez, ordena endurecer el amortiguador para un mejor pedaleo (no se bloquea, sino que ajusta la compresión en baja) o de abrirlo completamente si el impacto es muy fuerte.
3.-El acelerómetro montado bajo la pantalla de control define la magnitud de los impactos recibidos, al igual que también puede detectar si la horquilla se está comprimiendo no como consecuencia de un bache sino porque estamos esprintando, por ejemplo.

¿Automático o manual?

Todo esto siempre que usemos la opción automática del sistema, ya que también se incluye un pequeño mando en el manillar para poder activar todos estos settings de forma manual si se desea, aunque creemos que la gracia del sistema está en su modo automático (de otra forma no se diferencia demasiado de lo que haríamos con un mando hidráulico o de cable, pero con más peso...). La velocidad de datos es de vértigo. Según nos comentaron los ingenieros de Lapierre, ronda en torno a los i32 Gb a la hora! Este modo automático, para ir todavía más allá, dispone de cinco niveles de sensibilidad respecto a los cambios del terreno, que el usuario puede preconfigurar según sus preferencias o según el terreno. Al mismo tiempo, la pantalla de control hace las veces de ciclocomputador y nos ofrece los clásicos datos de velocidad, temperatura, hora, cadencia, cronómetro, etc. La batería de litio, fabricada por Trelock y alojada en el soporte del botellero, es relativamente ligera y fácil de recargar, además de ofrecer una autonomía teórica de 25 horas. Hemos calculado que habremos usado la bici unas 15 horas en nuestras pruebas, y la batería todavía marcaba 2 de las 5 barras de autonomía, así que nos parece bastante real la cifra que ofrece Lapierre. En todo caso, si te quedas sin batería, con una simple llave Allen del 2,5, podemos elegir el modo deseado en el amortiguador y proseguir la ruta sin ningún problema.
Todo este conjunto electrónico tan sólo añade 350 gramos al peso final de la bicicleta, pero también conlleva la existencia de cables extras, así como de sensores repartidos por el cuadro y la horquilla, que aumentan la complejidad del mantenimiento de nuestra bicicleta. Para los más presumidos, también modifica la estética, especialmente con la batería ubicada en el cuadro y el computador, que por su acelerómetro incorporado, debe ir montado encima de la potencia en una posición un tanto expuesta y visible que afea nuestro cockpit.

Chasis imperturbable y triángulo trasero hercúleo

Pero no sólo de cables y baterías vive el hombre, y la base de una buena bicicleta sigue siendo un buen cuadro, ¿verdad? Lapierre, dentro de su extensa gama de modelos, coloca la Zesty AM 927 como la versión más exclusiva de su bicicleta de all mountain en 27,5", una montura lista tanto para jornadas épicas de muchos kilómetros en la montaña como para apuntarte a una carrera de enduro sin problemas. En este sentido vemos algo excesiva la tan extensa gama de modelos de Lapierre, ya que la Zesty se solapa con la Spicy, con la que comparten la base del cuadro, diferenciándose por tan sólo 1 cm de recorrido extra de la horquilla (con el consecuente cambio de geometría) y un montaje un poco más agresivo en la segunda.
Y rigidez. Es la palabra que define el comportamiento del cuadro de la Zesty AM. No sólo el cuadro es muy ligero, con un trabajo del carbono monocasco impecable y numerosos detalles (eje de 12 mm, cableado interno, indicador de SAG, pipa de

Todo este conjunto electrónico tan sólo añade 350 gramos al peso final de la bicicleta

dirección Tapered, protector de cuadro en fibra de carbono integrado y reemplazable, etc.), sino que la estructura dispone de una rigidez impresionante, especialmente en la parte trasera y del pedalier.

Y con esto llegamos al primer punto débil de la Zesty AM: sus enormes vainas y tirantes traseros. No sabemos si a consecuencia de la colocación del soporte del freno trasero en su parte interior, pero los tirantes del triángulo trasero sobresalen del cuadro de la bici de una forma inusual, lo que provoca que si eres de los que pedaleas con los talones un poco hacia dentro, tus zapatillas rocen con ellos. En nuestro caso particular, con las zapatillas y las calas montadas en una posición bastante neutra, la anchura de los tirantes nos obligaba a modificar nuestro pedaleo para no rozar con el cuadro continuamente. Esto puede no ser un problema para gente que pedalee con los pies muy rectos o con los talones hacia fuera, pero vale la pena verificarlo en la tienda de antemano si estás pensando en adquirir uno de estos modelos.

Rigidez es la palabra que define el cuadro de la Lapierre Zesty AM

Suspensión Optimizada

La segunda baza de la Zesty AM es su sistema de suspensión OST+ de Lapierre, una evolución del sistema OST lanzado en 2008 y que añade mejoras destinadas a mejorar aún más el pedaleo en bicis de largo recorrido como la Zesty AM. En teoría, el OST+ es un sistema de pivote virtual, aunque basado en una punto de pivote tipo Horst Link, que elimina la contaminación del pedaleo de una forma eficaz, y además lo consigue con un sistema que permite fabricar cuadros muy ligeros para bicis de enduro y largo recorrido. De cara a esta temporada, Lapierre ha hecho algunos retoques en el sistema y en la geometría de la mano de su colaboración con Nicolas Vouilloz. Ha relajado los ángulos, acortado vainas (431 mm) bajando el pedalier y creado una curva de ratio algo más progresiva. ¿Y el resultado? Pues después de unas semanas de pruebas, creemos que el sistema funciona muy bien, y si nos tomamos el tiempo de ajustar bien el SAG y el resto de los ajustes de las suspensiones, la bicicleta funciona de lujo, aunque evidentemente la electrónica va a acabar de pulir y mejorar algunas carencias del OST+, especialmente en los modelos

EQUIPAMIENTO PROBADOR

Casco Giro Feature Gafas Oakley Racing Jacket Camiseta Troy Lee Designs Skyline Shorts Troy Lee Designs Ruckus Guantes Hirzl Gripp Zapatillas Giro Terraduro

LAS OTRAS Zesty AM

727 E:i 5.229 euros

Cuadro carbono/Grupo SRAM X01/Horquilla Fox Float 32 Performance 150 mm/Amortiguador RockShox Monarch RT3 E:i/Frenos Formula T1S

527 E:i 4.101 euros

Cuadro carbono/Grupo XT-SLX/Horquilla Fox Float Evolution CTD 150 mm/Amortiguador RockShox Monarch RT3 E:i/Frenos Formula RX

427 E:i 3.588 euros

Cuadro aluminio/Grupo XT-SLX/Horquilla Fox Float Evolution CTD 150 mm/Amortiguador RockShox Monarch RT3 E:i/Frenos Formula RX

327 Lady 2.563 euros

Cuadro aluminio/Grupo XT-SLX/Horquilla Fox Float Evolution CTD 150 mm/Amortiguador Fox Float CTD (sin E:i)/Frenos Formula RX

¿Pero qué pasa si...?
Intentando engañar al E:i Shock

A muchos se os estarán ocurriendo posibles escenarios en los que el E:i Shock pueda fallar y no responder en ese momento como esperamos. Hemos estado horas y horas intentando encontrar las situaciones donde el E:i Shock ya no es *tan listo* y hemos llegado a algunas conclusiones.

¿El sistema será muy listo, pero qué pasa si salto un escalón o hago un drop y está bloqueado?
El acelerómetro de la horquilla también trabaja en rebote o en negativo, por lo que también detecta que la horquilla se ha extendido y abre el amortiguador para amortiguar la recepción.

Vale pero ¿y si muevo las bielas en el aire?
Hemos comprobado que, aunque es posible que movamos las bielas en el aire, lo que bloquearía el sistema, es muy difícil (imposible) que movamos las bielas al recepcionar, ya que éstas deben estar quietas y listas para aterrizar.

¿Y si las muevo hacia atrás colocando los pies?
El sensor del pedalier distingue entre si el movimiento es hacia delante o hacia atrás, y en ese caso no bloquea el amortiguador.

¿Qué pasa si bombeo la suspensión antes de entrar a un salto o un peralte?
En este supuesto tan concreto y específico (poco usual), sí que hemos visto que el E:i Shock puede detectar esa precarga como un bache y abrir el amortiguador, cuando nos gustaría que no se hundiera tanto. Solución: usar un programa automático más duro, como el 4 o el 5, y ya puedes pasar horas en tu pumptrack favorito...

como éste, equipados con monoplato de 30T donde el antisquat es un poco más acusado.

Equipamiento entre dos aguas

Para acompañar un cuadro tan exclusivo y ligero, Lapierre ha optado por una selección de componentes de gama alta, como el ya omnipresente SRAM XX1, frenos XO Trail , manillar Havoc de 750 mm, ruedas Easton Haven o la tija telescópica Rock Shox Reverb, incluida de serie en este modelo. Donde nos asaltan las dudas es en la elección de la horquilla, una Fox CTD de barras de 32 mm con 150 mm de recorrido. Una buena solución a primera vista para lograr una bici all mountain con un peso reducido, pero que no concuerda con la rigidez del cuadro y del resto de la bicicleta. Igualmente, los neumáticos Schwalbe Nobby Nic en 2,25 nos ofrecieron un tacto dudoso e indefinido en seco, que nos dio un par de sustos y no nos permitió estrujar la bici al 100 % durante la prueba.

Sensaciones finales

Después de tantos cables y batería, ¿cómo va la Zesty AM? Pues después de leernos el manual de instrucciones de la bici, procedimos a ajustar el SAG, con un poco más de lo habitual, hasta un 30 %, para poder exprimir al máximo la conjunción del bloqueo electrónico inteligente y la cinemática de la bici.

El OST+ elimina la contaminación del pedaleo de forma muy eficaz, y el sistema E:i Shock complementa esa eficiencia

La bici enseguida se nota ligera de pedaleo, consecuencia tanto del bloqueo inmediato que otorga el E:i Shock como de la ligereza del cuadro de carbono y la eficacia de su sistema de suspensión.
El E:i Shock permite que el amortiguador trabaje mucho tiempo en la zona alta de la suspensión, como si tuviéramos poco SAG, lo que permite una muy buena postura de pedaleo, que con sus 12 kilos nos facilitó realizar rutas largas y rápidas prohibidas a bicis puras de enduro más *gordas*.
En cuanto llega el descenso, esa ligereza se vuelve un poco en nuestra contra, también, como comentamos, por la elección de neumáticos y la falta de rigidez de la horquilla. Sus vainas cortas y su geometría la convierten en una bici muy ágil y manejable, pero sacrificando algo de estabilidad al bajar rápido. No nos dio la impresión de ser una bici *tragona*, y ello quizás porque, gracias al E:i Shock, la suspensión no iba trabajando cuando no hacía falta... que es bueno, pero hay que acostumbrarse a esa sensación.
No olvidemos que estamos ante una bici de trail o de all mountain, en la que debe haber un buen equilibrio entre pedalear cuesta arriba y dejarse llevar por la gravedad cuesta abajo, así que es en este tipo de bicis cuando hay que hacer más concesiones a la hora de elegir el equipamiento. En definitiva, una agradable sorpresa el funcionamiento del conjunto E:i Shock, con un sistema efectivo y sencillo de usar, que hace que sólo tengas que preocuparte de pedalear y disfrutar del aire de la montaña. Dejemos que los ordenadores trabajen para nosotros...

[1] La pipa de dirección y el trabajo del carbono en la zona frontal contribuyen a la gran rigidez de este cuadro. El cableado interior está muy bien solucionado, incluso para tija telescópica Stealth.[2] El sistema OST+ de suspensión trabaja de forma muy correcta, y todas las bieletas y puntos de giro son muy compactos y bien diseñados.

[1] Acumulación de mandos en el manillar de la Zesty AM, donde, a los cables del sistema E:i Shock, se les suman el mando del propio sistema y el mando hidráulico de la tija telescópica RockShox Reverb.
[2] Vainas al estilo Horst Link, pero con punto de giro más bajo. Increíble el tamaño de la unión de vainas y tirantes, donde ya hemos comentado que se producen rozaduras con las zapatillas. Lapierre lo sabe e incluso prevé unos adhesivos protectores para no dejar marcada la zona.

Lapierre
Zesty AM 927 E:i Shock

6.664 euros

12,375 kg (sin pedales)

150 mm/150 mm

CUADRO

Material: Monocasco de carbono con vainas en aluminio Supreme 6

Tallas: S, M, L y XL

Garantía: 5 años

SUSPENSIONES

Horquilla: Fox 32 Float CTD Factory FIT Kashima 27,5", 150 mm Tapered

Amortiguador: RockShox Monarch E:i RT3 200x57 mm

TRANSMISIÓN

Pedalier: SRAM XX1 GXP, 30T, 175 mm

Casete: SRAM XG 1199, 10-42T, 11V

Cadena: SRAM XX1

Pedales: No

Mandos de cambio: SRAM XX1 Trigger

Cambio: SRAM XX1

Desviador: No

RUEDAS

Llantas: Easton Haven 27,5"

Bujes: Easton Haven 15 mm delantero y 12 mm trasero

COMPONENTES

Neumáticos: Schwalbe Nobby Nic TR 2,25" Snake Skin

Frenos: SRAM X0 Trail

Discos: 180 mm delantero y 180 mm trasero

Manillar: Easton Havoc Carbon, 750 mm

Potencia: Race Face Turbine, 6°, 70 mm

Dirección: Cane Creek Forty Series, Tapered, con tapa de carbono.

Tija de sillín: RockShox Reverb Stealth, cableado interior, 31,6 mm

Sillín: Fizik Tundra 2 Mag

MÁS INFO

Aerofront
www.lapierrebikes.es
Website: www.casamasferrer.com

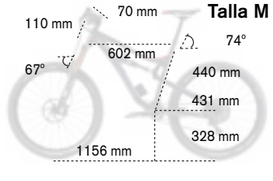
Bicicleta muy polivalente, lista para rutas épicas o carreras de enduro

VALORACIONES

Relación calidad-precio	Eficacia de pedaleo	Posición de conducción	Rigidez cuadro	Manejabilidad	Estabilidad	Transmisión	Horquilla	Amortiguador	Frenos
★★★★☆	★★★★★	★★★☆☆	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	★★★★☆	★★★★☆
La Zesty tiene un precio elevado, pero todos los componentes son de máxima calidad: XX1, Kashima, E:i Shock...Echa cuentas y verás que no es tan cara.	Entre el sistema OST+ y el E:i Shock se complementan para proporcionar una plataforma de pedaleo perfecta, siempre lista para pedalear.	Algo larga de tubo horizontal y, en cambio, equipa una potencia de 70 mm en talla M. Sería más lógica una potencia algo más corta para más comodidad.	Rigidez máxima del cuadro con su pipa Tapered, pedalier pressfit y el triángulo trasero extraancho que no permite flexión alguna en esa zona de la bicicleta.	La Zesty es muy manejable y juguetona, con cambios de dirección rápidos y nítidos, ayudados por el manillar ancho de 750 mm y su poco peso.	En estabilidad ya no se defiende tan bien, porque sus vainas cortas de 431 mm y la potencia algo larga de 70 mm la hacen más juguetona que estable.	Nada que añadir a lo bien que funciona el grupo XX1 de 11 velocidades de SRAM. El plato de 30 dientes es un buen compromiso para esta categoría.	Las Fox de 32 mm son una de nuestras horquillas favoritas, pero creemos que la medida de 150 mm le queda algo larga y provoca cierta falta de rigidez.	Buen tacto del RockShox Monarch RT3, que con la ayuda del sistema E:i Shock y el motor Relay que incorpora, nos hace la vida mucho más fácil.	SRAM ha mejorado su calidad (y recuperado su reputación) con estos nuevos frenos Xo Trail. Las manetas son algo largas para nuestro gusto.

Ruedas	Neumáticos	Estética y acabados
★★★★☆	★★☆☆☆	★★★★☆
Suaves de giro y resistentes, las Easton Haven son un valor seguro en una bici de all mountain, con sus 21 mm interiores y tubeless UST sin cinta.	El patito feo de la bici, con carcasa reforzada Snake Skin antipinchazos, pero aun así demasiado endeble para uso agresivo.	Como siempre es cuestión de gustos personales, pero a nosotros La Zesty AM nos parece una bici muy elegante, sobria y con unas líneas bien conjuntadas.

GEOMETRÍA



A FAVOR

- Funcionamiento perfecto del E:i Shock
- Sistema de suspensión OST+ optimizado
- Cuadro superrígido

EN CONTRA

- Horquilla de 32 mm con algo de flexión en 150 mm
- Tirantes y vainas muy anchos.
- Neumáticos frágiles y con poco agarre en seco